

ИАНА КИДЖИ: АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ — ГОРДОСТЬ НАШЕЙ СТРАНЫ!



Интервью со старшим помощником капитана атомного ледокола «50 лет Победы» Дианой Киджи

Глядя на гигантский 159-метровый атомный ледокол «50 лет Победы», захватывает дух. Диана расскажите, как вы оказались на судне, это детская мечта?

— Да, в общем-то, можно сказать и так — я действительно с детства любила смотреть с берега Финского залива на суда, идущие в порт Санкт-Петербург, и читать приключенческие книги про моряков и полярников. В школе, в более осознанном возрасте, пришло решение связать свою жизнь с морем. Потом была учеба в ГМА (теперь уже ГУМРФ) им. адм. С.О. Макарова в Санкт-Петербурге, первые морские практики, и вот теперь я уже почти 9 лет работаю на ледоколах в должностях командного состава.

На каких судах вы ходили до поступления на атомный ледокол «50 лет Победы»?

— Первая морская практика у нас была после второго курса, общая для всей нашей роты судоводителей, на борту учебного парусного судна «Мир». Затем было не-

сколько индивидуальных практик — я их проходила на борту танкеров-стотысячников крупнейшей российской судоходной компании «Совкомфлот». Ну а потом, так сложилось, что после выпуска я оказалась на борту дизель-электрического ледокола «Иван Крузенштерн», принадлежащего, как и остальные дизельные ледоколы нашей страны, ФГУП «Росморпорт». Провела несколько месяцев на борту в зимнюю навигацию, вместе со всем экипажем обеспечивая ледокольные проводки по всему Финскому заливу — Большой порт Санкт-Петербург, который включает в себя порты Высоцк, Приморск, Усть-Луга. И поняла, что с ледоколов уже никуда не уйду. После этого мой переход во ФГУП «Атомфлот» Госкорпорации «Росатом», конечно, был только вопросом времени.

Морская жизнь достаточно трудна, как удавалось преодолевать все трудности похода, как удавалось завоевывать авторитет на судне среди команды?

— Авторитет на судне завоевывается только через два

принципа: профессиональные навыки, — знание своего дела, — и человеческое отношение к людям. И если первое мне сполна дали во время учебы в академии, то второе развивается уже непосредственно в процессе работы. В этом плане я очень многому учусь у своего наставника — капитана Дмитрия Викторовича Лобусова. Он, как раз, образец профессионализма и мастерства и в ледокольной работе, и в работе с людьми. На борту, в условиях 4-месячного автономного рейса, очень важно и то, и другое.

Диана расскажите о вашем судне, проведите для нас экскурсию? Сколько человек на вашем судне? За что отвечаете лично вы на ледоколе?

— О ледоколе «50 лет Победы» я могу говорить бесконечно долго, для меня это второй дом. Это последний ледокол проекта 10521, — очень удачного, на мой взгляд, проекта линейных ледоколов. 159 метров длины, 30 метров ширины и 75 тысяч лошадиных сил под рукой. Вообще атомные ледоколы — это гордость нашей страны и Росатома. Развивать Северный Морской путь, обеспечивать современные арктические шельфовые проекты без них нереально. На борту у нас 89 человек, самая большая по численности — конечно, атомно-механическая служба, на ней всё обслуживание всех систем и механизмов ледокола, включая его атомное «сердце» — две реакторных установки. Если говорить про мои обязанности, то в первую очередь старший помощник капитана, «старпом», на сленге, отвечает за безопасность мореплавания и все ледокольные операции, находясь на вахте на ходовом мостике ледокола. Старпом возглавляет ходовую вахту, обеспечивает проводку каравана судов, маневрирование, буксировку и околку проводимых судов. Даже присутствие капитана на мостике не снимает со старпома его ответственности по управлению ледоколом. При этом вахт у нас три, работа по 4 часа через 8, и на каждой вахте должен быть свой старший офицер, потому что вахтенный помощник капитана, как младший судоводитель, не допущен к самостоятельному управлению атомным ледоколом во льдах. Поэтому и старпомов у нас тоже 3, это специфика ледокольного флота. Но и между вахтами нам есть, чем заняться. У каждого есть свой, довольно обширный круг обязанностей по заведованиям. Например, третий старпом отвечает за всё противопожарное оборудование и снабжение на борту, за подготовку экипажа к борьбе за живу-



честь судна, за проведение учебных тревог и технической учебы экипажа, и так далее. Второй старпом — начальник службы быта, контролирует работу поваров, буфетчиков, дневальных, следит за санитарным состоянием судна, взаимодействует с медицинским персоналом на борту (у нас на борту есть судовой врач и фельдшер), а в случае временного отсутствия врача — заменяет его. Первый старпом — это заместитель капитана, старпом в классическом понимании этого слова. Он возглавляет службу эксплуатации, ему подчиняются второй и третий старпомы, младшие судоводители — вахтенные помощники капитана, а также боцман и палубная команда. Круг обязанностей первого старпома очень обширен. Здесь и техническое состояние корпуса судна, ремонтные ведомости по своему заведованию, спасательные средства на борту, предотвращение загрязнения окружающей среды, куда входят, например, судовые операции по управлению мусором, и многое, многое другое.

Расскажите о самых интересных моментах во время перехода на ледоколе?

— Как обычно, интересных моментов регулярно бывает много, но как только просят о них рассказать — сразу всё вылетает из головы. В целом, ни один рейс не похож на другой, и даже ни одна вахта не похожа на другую, хотя стороннему наблюдателю пейзаж за нашими иллюминаторами и кажется довольно однообразным: лёд и лёд, а если полярная ночь, то ещё и темень круглосуточная, ничего не видно за пределами луча прожектора. Темно и безжиз-

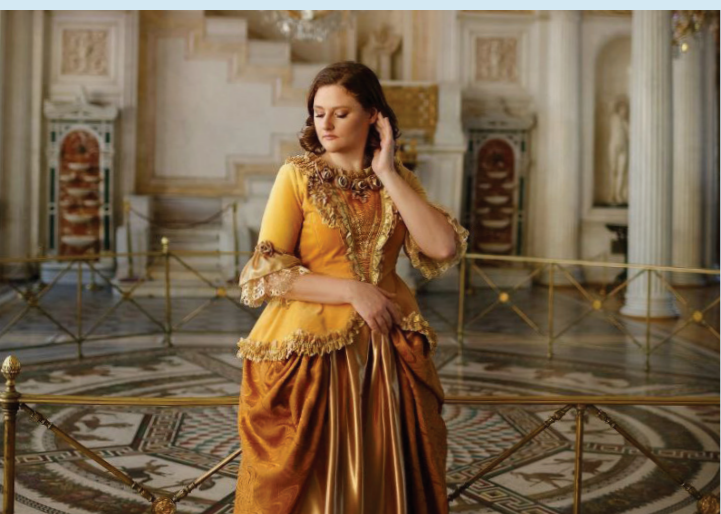


ненно. Но это не так, Арктика полна жизни, даже зимой. И наша работа, в целом, достаточно творческая, не «по шаблону». Бывают очень нестандартные ситуации, в которых нужно быстро реагировать, искать решение.

Атомный ледокол «50 лет Победы» проводит круизные рейсы, есть в этом какая-то особенность?

— Да, конечно, круизные рейсы очень сильно отличаются от нашей штатной работы по проводке судов в акватории Северного Морского пути. В каком-то смысле, они для нас проще, потому что не нужно контролировать движение каравана за кормой, не нужно отслеживать дистанции между другими судами, опасаясь остановки в тяжелом льду или риска навала судов. В круизе мы отвечаем только за себя и за выполнение программы рейса. Один из самых сложных и ответственных моментов с точки зрения навигации — это, конечно, заход на точку географическо-

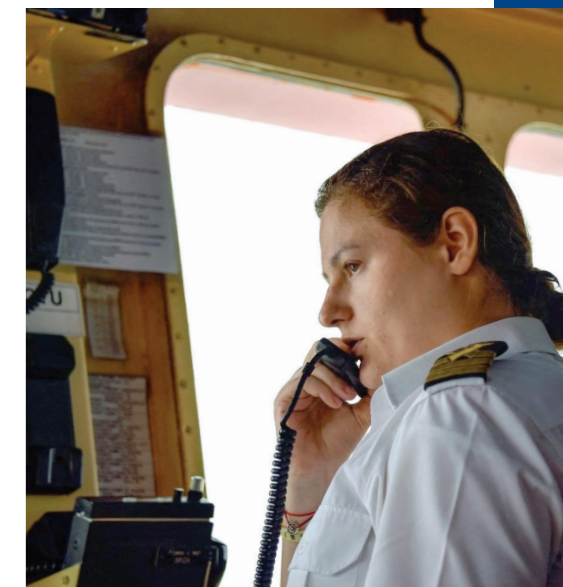
го Северного полюса. Если честно, то, когда выполняла его самостоятельно в первый раз, колени дрожали. Там очень важно не промахнуться, правильно рассчитать вектор движения судна, чтобы с первого раза попасть в нужную точку. Ещё мы в круизах посещаем уникальные места национального парка «Русская Арктика» в архипелаге Земли Франца-Иосифа. Там и первозданная природа, и места, наполненные историческими событиями: многие экспедиции, пытавшиеся дойти до Северного полюса, оставили там свой след. И первая станция «Северный Полюс -1» была организована тоже там, в бухте Тихой. Во время круиза мы стараемся показать туристам и детям эти места, обеспечить высадку на берег, если погодные условия и ледовая обстановка позволяют. Почему я говорю «детям»? Дело в том, что, помимо коммерческих круизных рейсов, с 2019 года Госкорпорация «Росатом» реализует абсолютно уникальный проект «Ледокол знаний», в котором одаренные дети со всей страны в качестве суперприза за победу во всероссийских конкурсах получают возможность попасть на борт атомного ледокола и достичь Северного полюса. Такие круизы — тоже гордость, престиж нашей страны, а с 2024 года в них, к тому же, появились ещё и молодые участники из других стран, и теперь эта программа получила статус международной. И если раньше достижение Северного полюса было историческим событием, то сегодня мы ходим туда практически по расписанию. Какая ещё страна, скажите, может в качестве подарка для своей одарённой молодежи бесплатно свозить её на Северный полюс?



Вы ходите в походы по северным широтам, расскажите нам про природу и ее обитателей которых видите?

— Природа Арктики красива, но сурова. Конечно, мы регулярно встречаем её обитателей: тюленей, песцов, моржей, а также самого хозяина Арктики — белого медведя. Но если для туристов увидеть белого медведя с борта ледокола — праздничное событие, то для нас в зимнюю навигацию такая встреча, скорее, проблема — когда белый медведь неожиданно выскакивает из-за тороса, и весь караван вынужден менять курс, чтобы не помешать косолапому заниматься своими делами. Мы всегда помним, что Арктика — это их дом, стараемся относиться к ним с уважением, не мешать. В целом, по современным правилам, взаимодействие человека и животного сведено к минимуму: мы не имеем права кормить их с борта, но также стараемся и не мешать их охоте в естественной среде.

Что еще нравится в жизни кроме мореходства? Какие у вас хобби? Хватает ли на них время?



— Мне очень повезло в жизни с выбором профессии, я искренне люблю свою работу. Достаточно рано — в 16 лет-определившись с направлением дальнейшего жизненного пути, я ни разу в нем не разочаровалась. Мне очень везло на моём пути с наставниками — капитаном Александром Игоревичем Ефимовым (капитан дизель-электрического ледокола «Иван Крузенштерн»), капитаном Дмитрием Викторовичем Лобусовым. Вообще, работа на борту атомного ледокола — для меня это большая гордость, и большая честь. Россия — единственная страна в мире, у которой есть атомные ледоколы. Мы гордимся этим! На берегу, между рейсами, у меня очень активная жизнь. Из хобби могу отметить алмазную мозаику, рукоделие, верховую езду. Люблю путешествовать, бывать в новых для себя местах. Между прочим, продолжаю учиться: это и регулярная учеба в рамках Корпоративной Академии Росатома, и дополнительное профессиональное образование на базе других учебных заведений. В 2020 году я закончила аспирантуру в родном ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, и сейчас передо мной стоит масштабная задача по защите своей кандидатской диссертационной работы. А ещё я горжусь честью быть амбассадором ФГУП «Атомфлот» и Госкорпорации «Росатом», так что я активно принимаю участие в

различных мероприятиях, направленных на популяризацию атомной отрасли в целом и привлечение молодежи в нашу профессию.

Расскажите пожалуйста о Ваших планах на будущее?

— В 2018 году я стала первой в мире женщиной-штурманом атомного ледокола, до меня женщины не приходили в командные должности судоводительского состава в истории атомного ледокольного флота. В 2021 году я стала первой женщиной-старшим помощником капитана, доказав, что я могу успешно выполнять свои обязанности, пройдя все стажировки и сдав все экзамены, — несмотря на то, что мне было всего 27 лет. Сейчас мне 30, и моя мечта — стать первой в мире женщиной-капитаном атомного ледокола. Впрочем, у меня уже несколько лет есть коллега на атомном ледоколе «Ямал», так что, возможно, меня обгонят на этом пути /смеётся/. В любом случае, я прекрасно осознаю уровень ответственности капитана атомного ледокола, и понимаю, что всё должно быть своевременно. Но да — я хочу стать капитаном атомного ледокола. Это, пожалуй, моя основная цель на ближайшие несколько лет.